

24.10.2023

Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Eduskunta/liikennejaosto, lausuntopyyntö 18.10.2023

Lausunto / Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024, E41/2023

Eduskunnan liikennejaosto on pyytänyt Kaakkois-Suomen ELY-keskukselta asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024. Kaakkois-Suomen ELY-keskus kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Talousarvioesityksen tuomat painotukset ja kipupisteet ml. perusväylänpito ja alempiasteisen tieverkon tilannekuva

LVM:n kehyksessä (yhteensä 1,535 mrd. euroa) perusväylänpitoon (tie-, rata- ja vesiväylät), on vuodelle 2024 esitetty 220 milj. euroa enemmän rahaa kuin tänä vuonna. Investointiohjelman puitteissa perusväylänpitoon, korjausvelan purkamiseen, ehdotetaan 250 milj. euron lisäystä vuodelle 2024.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen talousarviovalmistelun lähtökohtana olleen julkisen talouden toimintasuunnitelman mukaisen Väyläviraston peruskehyksen (tiet 646 milj. euroa) perusteella vuonna 2024 tienpitoon ja hoitoon kohdennetaan 10,1 milj. euroa enemmän kuin kuluvana vuonna. Korjauksen rahoitus taas on 14,7 milj. euroa vähemmän ja parantamisinvestointien 47,6 milj. euroa vähemmän kuin tänä vuonna. Korjausvelan vähentämiseen tiedossa oleva 250 miljoonan euron lisäys vuodelle 2024 nostaa tienpidon nettokehyksen 895 miljoonaan euroon.

Koko väyläverkon kehittämiseen vuodelle 2024 on esitetty 82,6 milj. euroa (20 %) vähemmän kuin tänä vuonna. Kehittämiseen varattu 332 M€:n määräraha olisi myös noin 24 % vähemmän kuin nykyiseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12) oli arvioitu käytettävän koko väyläverkon kehittämiseen vuonna 2024.

Alueellisen ja paikallisen liikenteen palvelujen ostoon on budjetoitu 32,3 M€, joka on noin 13 M€ vähemmän kuin vuonna 2023 käytössä oleva rahoitus. ELY-keskusten yhteenlaskettu rahoitusvaje on noin 6 M€ vuonna 2024. Mikäli rahoituskehitys jatkuu samanlaisena, vaje kasvaa sopeutumistoimista huolimatta entisestään vuonna 2025 kustannustason nousun jatkuessa. Käytettävissä olevalla rahoituksella valtio korvaa alueellisia ostoja pääsääntöisesti suoraan liikenteenharjoittajille. Kunnat

24.10.2023

maksavat osuutensa kustannuksista. Bruttomallilla järjestettävän liikenteen osalta valtio saa lipputulot, jotka budjetoidaan valtion talousarvion tuloihin. Hallitusohjelman mukaisesti joukkoliikenneavustuksiin kohdistunut harkinnanvaraisten ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoitus on ehdotettu poistettavan. Vaikutus on -13,3 milj. euroa v. 2024.

Vaikutukset Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen tienpitoon

Kaikkien liikenneverkon (maantiet, radat ja vesiväylät) osien hoitoon osoitettu perusväylänpidon rahoitus kasvaa kokonaisuutena kuitenkin hyvin vähän vuoteen 2023 verrattuna. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen tasolla hoidon rahoituksen lisäys riittää hädin tuskin indeksien nousun aiheuttaman kustannusvaikutuksen kattamiseen. Hoitourakoiden tarjoukset ovat viime vuosina olleet alimitoitettuja todellisiin vuositasolla toteutuneisiin kustannuksiin nähden, minkä vuoksi näihin sekä yllättäviin tilanteisiin on pakko varata rahoitusta korjauksen puolelta. Kaakkois-Suomeen esitetty perusrahoituskehys vuodelle 2024 on 30,1 milj. euroa, mikä on hyvin lähellä samaa tasoa kuin tänä vuonna. Rahoituksen kehitys on niukkaa myös liikenteen ohjauksen ja informaation kohdalla, minkä vuoksi ELY-keskuksen esittämät hankkeet eivät edisty toivotusti.

Vuodelle 2024 suunniteltu korjausvelkarahoitus on myönteistä, sillä viime vuosien alhainen rahoitustaso yhdistettynä kustannusten nousuun on kasvattanut korjausvelkaa. Kaakkois-Suomen ELY-keskus tulee esitysten mukaan saamaan 11,5 M€ korjausvelkarahoitusta, joka kohdistetaan valtakunnallisten linjausten mukaisesti päällysteiden korjaamiseen. Tienpidon peruskehyksessä korjaukseen käytettävän rahoituksen kehitys ei ole ollut toivotunlainen. Lisäksi yleinen kustannustason nousu on vähentänyt korjaukseen käytettävissä olevan rahoituksen ostovoimaa koko ajan. Korjausvelkarahoitus huomioiden vuonna 2024 arvioidaan päästävän päällystämään noin 200 ajor-km, kun se perusrahoituksella olisi vain noin 90 ajor-km. Hoitoon ja korjaukseen jatkossa osoitettavassa rahoituksessa tulee huomioida kustannustason nousu vuodesta 2025 alkaen kuten Liikenne 12 suunnitelmaan on kirjattu. Esim. teiden ylläpidon kustannusten nousu on ollut 5,3 % verrattaessa elokuun 2023 tilannetta edelliseen vuoden elokuun tilanteeseen (MAKU 2015=100).

Huolestuttavinta vuoden 2024 talousarviossa on se, ettei se mahdollista Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella lainkaan liikenneolosuhteita parantavia investointeja Liikenne 12 -suunnitelman teemojen mukaisesti. Liikenneväylien parantamisinvestointeihin osoitettu rahoitus oli vielä vuonna 2022 Kaakkois-Suomessa noin 1,4 milj. euroa, mikä mahdollisti tärkeiden pienten ja keskisuurten investointien toteuttamisen. Rahoituksen pudottua nyt nolnaan, ei saada toteutettua edes pieniä ja paikallisesti liikenneturvallisuuden kannalta merkittäviä hankkeita.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella on huoli siltaverkon rapistumisesta ja tunneleiden korjaustarpeista. ELY-keskuksen siltarahoitus on ensi vuonna hiukan suurempi (n. 0,1 milj. euroa) kuin tänä vuonna, mutta rahoituksen pitäisi olla selvästi korkeammalla tasolla, jotta huonokuntoisten siltojen määrä ei jatkossa lisääntyisi. Lisäksi ELY-

24.10.2023

keskuksella on kiireellisenä odottamassa noin 1,5 M€:n edestä tunneleiden korjaustarpeita, jotka pitkittyessään johtavat taitorakenteisiin liittyvän korjausvelan kasvuun.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueella on päällystettyjä teitä noin 2620 km, joista alempaa yhdystieverkkoa on noin 1380 km. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrää saadaan vähennettyä tulostavoitteiden mukaisesti korjausvelkarahalla. Sen sijaan alempaan päällystettyyn tieverkkoon kohdistuu jatkossakin isoja haasteita, koska niiden pehmeät asfalttipäällysteet rapautuvat eivätkä ne nouse koko väyläverkon näkökulmasta ensisijaisiksi korjauskohteiksi. Alemman päällystetyn tieverkon kunto näkyy erityisesti paikallisten tienkäyttäjien ja vapaa-ajan asukkaiden palautteissa. Asiakaspalautteen ja liikenneturvallisuuden lisäksi teiden huono kunto aiheuttaa jo paikoitellen haasteita maanteiden hoitourakoille. Vasta viimeisenä keinona tulisi olla päällystetyn tien muuttaminen soratieksi.

Liikenteen palvelujen ostoon käytettävissä olevan rahoituksen laskiessa Kaakkois-Suomen ELY-keskus tulee kärsimään siitä siten, että sille aiemmin jääneitä saldoraahoja leikataan tilijaottelun muutoksella muiden ELY-keskusten vajeen kattamiseksi. Lisäksi liikennepalveluihin liittyvän toiminnan järjestäminen vaatii jatkossa tietojärjestelmäkehitystä, joka ei kuulu alueellisten ELY-keskusten vastuulle. Siihen tuleekin osoittaa tarvittavat määrärahat Traficomille.

Vaikutukset kehittämisinvestointeihin ja Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoon

Odotukset Liikenne 12 suunnitelmalle ja sen pitkäjänteiselle investointiohjelmalle ovat olleet suuret. Kaakkois-Suomen ELY-keskus on erityisen huolissaan pääväylien isojen kehittämishankkeiden tulevien vuosien rahoituksesta. Koko valtakunnan tasolla tilanne on hankala, kun alueet kilpailevat keskenään rahoituksesta ja jonossa on useita rahoitusta odottavia hankkeita.

Nykyinen rahoitustilanne heikentää merkittävästi Liikenne 12 suunnitelman tavoitteiden saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus toteutumista. Investointiohjelmaan kirjatuihin hankkeisiin 1A pääväylien kehittämishankkeista Vt 15 Kotka-Kouvola on Kaakkois-Suomen tärkein liikenneväylien parantamishanke eikä sen käynnistämisaikajankohdasta ole vielä varmuutta. Kehittämishankkeen käynnistymisen pitkittyminen tuo ELY-keskukselle jo akuutteja korjaustarpeita, joiden toteutus ei ole rahoituksen tehokkaan käytön kannalta tarkoituksenmukaista.

Liikenne 12 suunnitelman toimeenpanoa tukevaan Väyläverkon vuosien 2024–2031 investointiohjelmaan sisältyy Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelta Vt 15 Kotka – Kouvola -hankkeen lisäksi myös Vt 15 Kotkan sisääntulotien parantaminen (Hyväntuulentie). Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen alueelta toteutuksen ehdolla ovat myös seuraavat Kouvolaan sijoittuvat perusväylänpidon kehittämishankkeet: Vt 6 parantaminen välillä Tykkimäki-Utti ja Vt 15 Lautaron liittymän porrastaminen. Vt 6 Keltti – Tanttari parantaminen jäi vielä uuden

24.10.2023

investointiohjelman ulkopuolelle, mutta hankealueelle sijoittuvan Kymijoen ylittävän Keltin kriittisen sillan käyttöikä päättyy jo vuonna 2027.

Lopuksi

Kaakkois-Suomen päätieverkon merkittävimmälle Vt 15 Kotka-Kouvola-hankkeelle tulee saada rahoitus mitä pikimmiten. Hanke on tärkeä koko Kymenlaakson kehittämisen ja huoltovarmuuden kannalta ja käynnistettävissä nopeasti. Valtatien 15 rahoitustarpeen lisäksi rahoitusta on odottamassa Vt 6 Kouvolan kohta sisältäen Keltin sillan.

Tulevaisuuden merkittävimmät haasteet tienpidossa kohdistuvat tunneleiden ja isojen siltojen sekä vähäliikenteisten teiden kuntoon. Toivottavaa on, että korjausvelkarahoitusta kohdennettaisiin päällysterahoituksen lisäksi sekä tunnelikorjauksiin, siltoihin että alempaan tieverkkoon.

Rahoituksen suuri vaihtelu (vrt. erillinen korjausvelkarahoitus 250 M€) heikentää tienpidon ennakoitavuutta ja pidemmän aikavälin suunnittelua. Lisäksi rahoituksen suuri vaihtelu vaikuttaa tienpidon uskottavuuteen ja julkisuuskuvaan kansalaisten silmissä sekä voi johtaa myös hankintakustannusten nousuun. Yksittäinen paremman rahoituksen vuosi ei auta katkaisemaan korjausvelan lisääntymistä, mikäli rahoitukseen ei tule pysyvää lisäystä. Tämän vuoksi olisi toivottavaa, että ensisijaisesti sekä päällystämiseen että siltoihin tulisi vuositasolla pysyvä korotus, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä.

Lähteet

Valtioneuvosto 2021: [Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Väylävirasto 2023: [Perusväylänpidon suunnittelun lähtökohdat \(vayla.fi\)](#)

Väylävirasto 2023: [Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024–2031 \(doria.fi\)](#)

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on ratkaissut Johtaja Kari Halme.

Jakelu

Eduskunta, valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Tiedoksi

Mäkelä, Halme, J. Kailasto, Koikkalainen, Lehtonen, Talka, Vasama, Vilamaa

Tämä asiakirja KEHA/44354/2023 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/44354/2023 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Halme Kari 24.10.2023 13:40